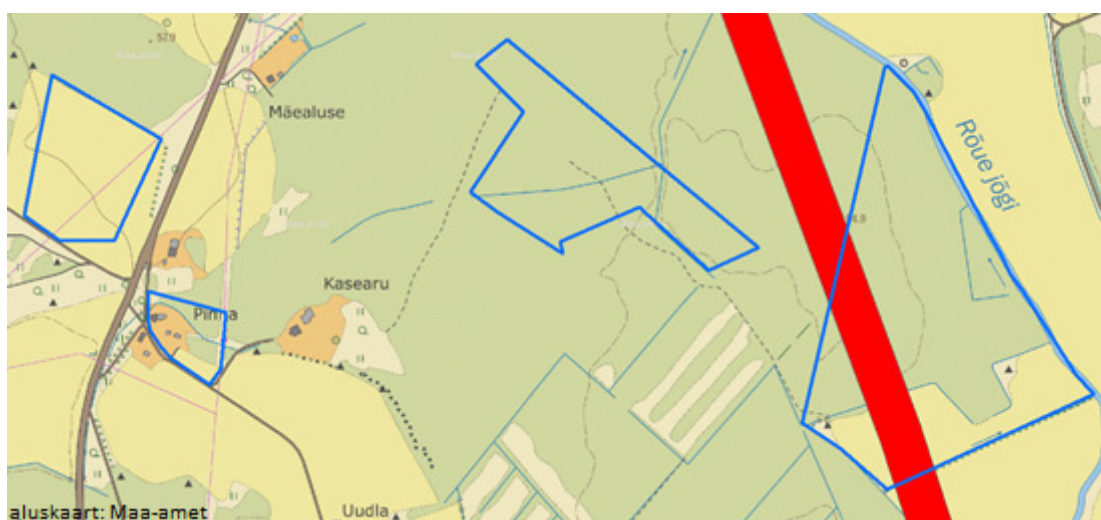


## UURING: RAIL BALTICU MÕJU MAAOMANDILE JA PÕLLUMAJANDUSLIKULE MAAKASUTUSELE

Evelin Jürgenson, Siim Maasikamäe, Kristiin Sikk



Tartu 2017

## Sissejuhatus

Taristuobjektide rajamine toob kaasa mitmeid keskkonnamõjusid, sealhulgas ka maakasutusele. Suurte taristuobjektide rajamisel on see aga ulatuslikum. Taristuobjekti rajamiseks peab riigil maad olema või peab ta selle omandama. Tegemist on mitmetahulise probleemiga. Ühel pool on üldised huvid ja teisel pool eraisikute huvid. Trassi rajamisel võib maaomanik kahju saada, sest maaomand väheneb või muutuvad maa kasutustingimused. Kahjud võivad olla otsesed või kaudsed. Otseste kahjude hüvitamine ei tekita kahtlusi, samas ei ole kaudsete kahjude hüvitamise osas selgeid seisukohti.

Selleks, et selgitada välja Rail Balticu rajamisega kaasnevad mõjud maaomandile ja põllumajanduslikule maakasutusele koostas Eesti Maaülikooli geomaatika osakond uuringu. Uuringu eesmärk oli hinnata Rail Balticu rajamisega kaasnevaid otseseid ja kaudseid kahjusid nii maaomandile kui ka põllumajanduslikule maakasutusele. Uuringu tulemuste tutvustamiseks on koostatud käesolev ülevaade.

## Metoodika

Uuringu tegemiseks kasutati järgmisi andmeid.

1. Maa-ametist saadud katastriüksuste digitaalsed piirid (seisuga 31.12.2015)
2. Põllumajanduse Registrate ja Informatsiooni Ametist (edaspidi PRIA) saadud põllumassiivide<sup>1</sup> digitaalsed piirid (2015. aasta pindalatoetuste andmetel)
3. Rail Balticu digitaliseeritud trass (trassi asukoha määramisel kasutati Rail Balticu kodulehel olevaid andmeid, <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/kaardid>).

Andmeid analüüsiti tarkvaraga ArcGIS. Otsese mõju tekitajana käsitleti kogu trassikoridori, mille ulatus on 66 meetrit (33 meetrit kummalgi pool trassi).

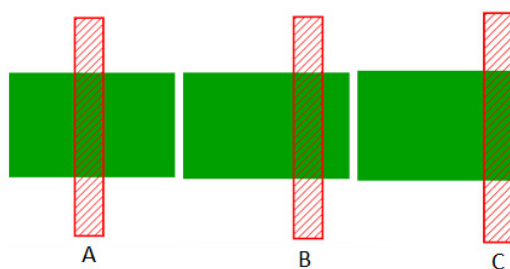
Rail Balticu mõju maaomandile ja maakasutusele saab jagada kolmeks. Esiteks toob Rail Baltic kaasa otsese mõju, teiseks kaudse mõju ja kolmandaks kombineeritud mõju, mis hõlmab nii otsest kui ka kaudset mõju. Mõjutatud objektid on kinnistud, katastriüksused ja põllumajanduslikud maakasutused. Käesolevas töös mõistetakse põllumajandusliku maakasutuse all ühe kasutaja kasutuses olevat maa-ala<sup>2</sup>. Uurides põllumajanduslikke maakasutusi ei tehta vahet omandis olevatel ja renditavatel maadel.

Joonisel 1 on kujutatud otsest mõju ühest katastriüksusest koosnevale kinnistule või ühest põllumassiivist koosnevale põllumajanduslikule maakasutusele. Välja on toodud raudteetrassi ja mõjutatud üksuse paiknemise erinevad variandid. Variantide A ja B korral lõikab trass üksused pooleks. Variandi A korral on raudteetrassist kummalegi poole jäävad maatükid edasiseks kasutamiseks piisavalt suured. Variandi B korral on aga trassist paremale poole jääv maatükk iseseisvaks kasutamiseks liiga väike. Kui nii A kui ka B puhul on tegemist väikeste maatükkidega, siis võivad kõik uued maatükid olla iseseisvaks kasutamiseks liiga väikesed. Variant C kujutab olukorda, kus osa maast jääb trassi alla ja üksuse pindala väheneb. Alles jäävat osa saab edasi kasutada, kui see on piisavalt suur.

---

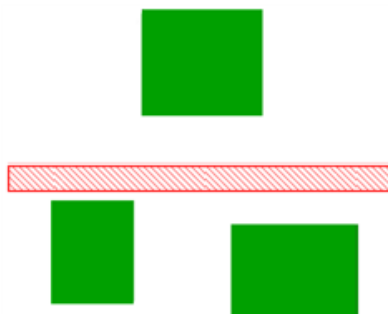
<sup>1</sup> Põllumajanduse Registrate ja Informatsiooni Ameti kohaselt on põllumassiiv maastikul eristuvate püsivate objektide, katastriüksuse piiride või maa kasutusotstarbe piiridega piiristatud ühtne maa-ala, mis koosneb ühest või mitmest põllust ning millel on numberkood.

<sup>2</sup> Eesti keele seletav sõnaraamat. Kättesaadav aadressil: <http://eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=maakasutus>



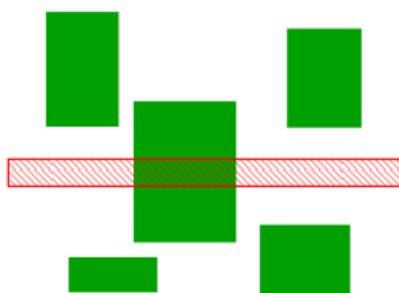
**Joonis 1.** Otsene mõju katastriüksusele ja põllumassiivile

Raudteetrassi kaudset mõju illustreerib joonis 2. Joonisel on kujutatud kolme ühte kinnistusse kuuluvat katastriüksust või kolmest põllumassiivist koosnevat põllumajanduslikku maakasutust. Trassi rajamisel ei vähene maaomandi ega kasutatava maa suurus, kuid pärast raudtee rajamist paiknevad ühte kinnistusse kuuluvad katastriüksused või ühe maakasutaja põllumassiivid kahel pool raudteed. Selline olukord muudab maaüksuste kasutamise kulukamaks, sest üksuste vahel liikumiseks peab üldjuhul läbima palju pikema teekonna.



**Joonis 2.** Kaudne mõju kinnistule ja põllumajanduslikule maakasutusele

Joonis 3 illustreerib kombineeritud mõju, mis tähendab, et ühel ajal on kinnistule või põllumajanduslikule maakasutusele nii otsene kui ka kaudne mõju. Joonisel on kujutatud ühte kinnistusse kuuluvaid katastriüksuseid või ühte maakasutusse kuuluvaid põllumassiive. Trass lõikab ühe katastriüksuse või põllumassiivi pooleks ja pärast trassi rajamist paiknevad ühte kinnistusse kuuluvad katastriüksused või ühte maakasutusse kuuluvad põllumassiivid kahel pool raudteed. Kombineeritud mõju puhul väheneb pindala ja maaüksuste edaspidine kasutamine on häiritud.



**Joonis 3.** Kombineeritud mõju kinnistule ja põllumajanduslikule maakasutusele

## Tulemused

Andmeanalüüsi tulemusena koostati tabelid 1, 2, 3, 4 ja 5. Tabelites 1, 2 ja 3 on välja toodud otsene ja kaudne mõju katastriüksustele ning kinnistutele. Tabelites 4 ja 5 on esitatud andmed otsese ja kaudse mõju kohta põllumajanduslikule maakasutusele.

Tabelisse 1 on koondatud andmed otseselt mõjutatud katastriüksuste kohta sihtotstarbe liikide lõikes, mis on kinnistusraamatus omakorda jaotatud registreeritud ja registreerimata katastriüksusteks. Üldjuhul peavad kõik kinnisasjad olema kantud kinnistusraamatusse. Erandiks on riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvad kinnisasjad, mis peavad olema kinnistusraamatusse kantud, kui seda koormatakse asjaõigusega või kui kande tegemist soovib omanik.

Analüüsi kohaselt on otseselt mõjutatud katastriüksuste koguarv 793, millest 85% on kinnistusraamatus registreeritud. Enamiku katastriüksuste (61,4%) sihtotstarve on maatulundusmaa. Järgmise suurema rühma moodustavad katastriüksused, mille sihtotstarve on transpordimaa (18,3%), ja sellele järgnevad elamumaa sihtotstarbega katastriüksused (12,6%). Muu sihtotstarbega katastriüksuste osatähtsus kokku on 7,7%.

**Tabel 1.** Otseselt mõjutatud katastriüksuste jaotus sihtotstarbe järgi

Sihtotstarve		Kinnistusraamatus olevad katastriüksused	Katastriüksused, mis ei ole kinnistusraamatus	Katastriüksuste arv kokku
Maatulundusmaa		433	54	487
Transpordimaa		91	54	145
Elamumaa		93	7	100
sealhulgas	elamumaa ilma hooneteta	84	6	90
	elamumaa hoonetega	9	1	10
Muu sihtotstarve		55	6	61
<b>Kokku</b>		<b>672</b>	<b>121</b>	<b>793</b>

Tabelis 2 on antud ülevaade mõjutatud kinnistutest. Mõjutatud kinnistute koguarv on 674, nendest 615 on otseselt mõjutatud, sealhulgas 375 kombineeritud mõju sfääris. Nende kinnistute pind väheneb ja kombineeritud mõju puhul lisanduvad veel ka takistused maakasutuses, sest maaüksused asuvad pärast trassi rajamist kahel pool trassi. Kaudselt mõjutatud kinnistute arv on 59. Nende kinnistute pindala ei vähene, aga ühte kinnistusse kuuluvad katastriüksused paiknevad pärast trassi rajamist mõlemal pool raudteed.

**Tabel 2.** Mõjutatud kinnistute jaotus mõju liigi järgi

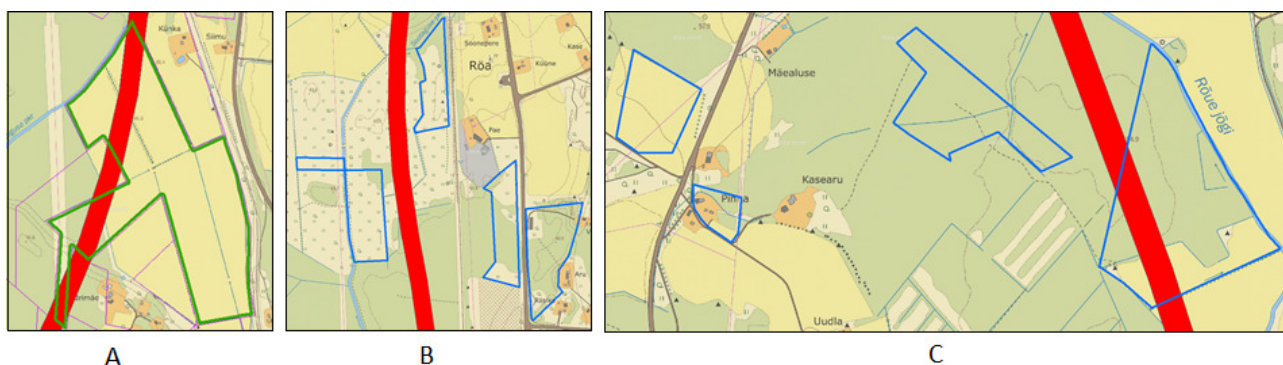
Mõju liik	Kinnistute arv
Otseselt mõjutatud kinnistute arv	615
sh kombineeritud mõjuga	375
Kaudselt mõjutatud kinnistute arv	59
Mõjutatud kinnistute arv kokku	674

Tabelis 3 on antud ülevaade mõjutatud katastriüksustest. Kuivõrd üks kinnistu võib koosneda mitmest katastriüksusest, siis on mõjutatud katastriüksuste arv võrreldes kinnistute arvuga suurem. Mõjutatud katastriüksuste koguarv on 1248, kusjuures siin on arvestatud nii kinnistusraamatus registreeritud kui ka registreerimata katastriüksustega. Ühel või teisel viisil mõjutatud katastriüksuste kogupind on 44 642 hektarit. Otseselt mõjutatud katastriüksuste arv on 793 ja nende kogupind on 41 764 hektarit. Enamasti trass poolitab katastriüksused (407 juhul) või väheneb katastriüksuse pindala (356 juhul). Kaudselt mõjutatud katastriüksuste arv on 455 ja nende kogupindala on 2877 hektarit. Sellisel juhul katastriüksuste pindala ei vähene, aga ühte kinnistusse kuuluvad katastriüksused paiknevad pärast trassi rajamist kahel pool raudteed. Siinkohal tuleb märkida, et otseselt jääb Rail Balticu trassi alla ligikaudu 1400 hektarit.

**Tabel 3.** Mõjutatud katastriüksuste jaotus mõju iseloomu järgi

Mõju iseloom katastriüksustele			Katastriüksuste arv
Mõjutatud katastriüksuste arv (kinnistusraamatus registreeritud ja registreerimata katastriüksused)			1248
sealhulgas	otseselt mõjutatud katastriüksuste arv		793
	sealhulgas	katastriüksused, mis lõigatakse pooleks	407
		katastriüksused, mille pindala väheneb	356
		katastriüksused, mis jäävad täielikult RB trassi alla	30
	kaudselt mõjutatud katastriüksuste arv		455

Joonisel 4 on toodud kolm näidet, mis iseloomustavad otsest, kaudset ja kombineeritud mõju katastriüksustele. Variant A on näide otsest mõjust ühele kinnistule, mis koosneb ühest katastriüksusest. Osa maast eraldatakse trassi jaoks ja katastriüksus lõigatakse kolmeks osaks. Variant B on näide kaudsest mõjust viiele katastriüksusele, mis moodustavad ühe kinnistu. Trass eraldab kinnistu kaheks ja katastriüksused hakkavad paiknema kahel pool raudteed. Variant C on näide kombineeritud mõjust. Otseselt on mõjutatud üks katastriüksus: a) osa maast eraldatakse trassi jaoks; b) katastriüksus lõigatakse kaheks osaks. Viiele katastriüksusele on kaudne mõju, neli katastriüksust jäävad ühele poole trassi ja üks teisele poole trassi.



**Joonis 4.** Näide otsest, kaudsest ja kombineeritud mõjust kinnistutele

Järgnevalt on käsitletud trassi rajamisega kaasnevat mõju põllumajanduslikule maakasutusele. Põllumajanduslik maakasutus võib koosneda ühest või mitmest põllumassiivist. Tabelis 4 on välja toodud mõjutatud maakasutuste jaotus mõju liigi järgi. Mõjutatud maakasutuste koguarv on 165, nendest 18 on otseselt mõjutatud, sest nende pindala väheneb. Kaudselt mõjutatud maakasutuste arv on 110. Nende pindala ei vähene, aga ühte maakasutusse kuuluvad põllumassiivid paiknevad pärast trassi rajamist mõlemal pool raudteed. Kombineeritud mõju, kus on koos nii otsene kui ka kaudne mõju, avaldub 37 maakasutuse korral.

**Tabel 4.** Mõjutatud maakasutuste jaotus mõju liigi järgi

Mõju liik	Maakasutuste arv
Otseselt mõjutatud maakasutused	18
Kaudselt mõjutatud maakasutused	110
Kombineeritud mõjuga maakasutused	37
Mõjutatud maakasutused kokku	165

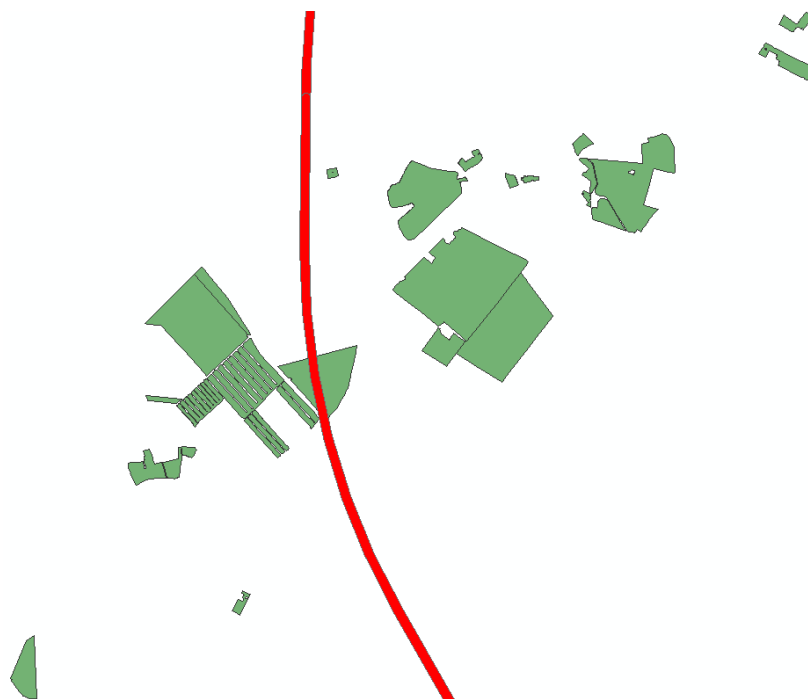
Tabel 5 annab ülevaate mõjutatud põllumassiividest. Kuivõrd üks maakasutus võib koosneda mitmest põllumassiivist, siis on mõjutatud põllumassiivide arv võrreldes maakasutuste arvuga suurem. Mõjutatud põllumassiivide koguarv on 4881 ja kogupind on 45 516 hektarit. Otseselt mõjutatud põllumassiivide arv on 115. Enamasti poolitab trass põllumassiivid (83) või väheneb põllumassiivi

pindala (32). Kaudselt mõjutatud põllumassiivide arv on 4766. Sellisel juhul põllumassiivide pindala küll ei vähene, kuid ühte maakasutusse kuuluvad põllumassiivid hakkavad pärast trassi rajamist paiknema kahel pool raudteed.

**Tabel 5.** Mõjutatud põllumassiivide jaotus mõju iseloomu järgi

Mõju iseloom massiividele			Massiivide arv
Mõjutatud põllumassiivide arv			4881
sealhulgas	otseselt mõjutatud põllumassiivide arv		115
	sealhulgas	põllumassiivid, mis lõigatakse pooleks	83
		põllumassiivid, mille pindala väheneb	32
	kaudselt mõjutatud põllumassiivide arv		4766

Joonisel 5 on toodud näide ühe põllumajandustootja maakasutusest. Põllumajandustootja maakasutus koosneb 33 põllumassiivist, mille kogupind on 209,7 hektarit. Otseselt on mõjutatud üks põllumassiiv, mis lõigatakse kaheks osaks. Kaudselt on mõjutatud 32 põllumassiivi, mis hakkavad paiknema kahel pool raudteetrassi. Sellega on häiritud maaüksuste edaspidine kasutus.



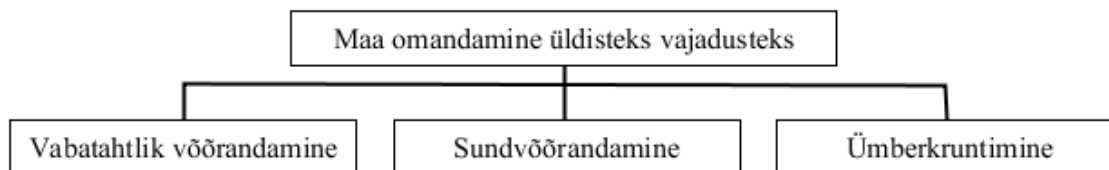
**Joonis 5.** Näide kombineeritud mõjust põllumajanduslikule maakasutusele

### Maade omandamise võimalustest

Raudteetrassi rajamiseks tuleb teha maa omandamiseks vajalikud toimingud. Maad on võimalik üldisteks vajadusteks omandada kolmel viisil: vabatahtlik võõrandamine, sundvõõrandamine ja ümberkruntimine (vt joonis 6). Sellistel juhtudel, kui on vaja omandada üksnes osa kinnistusse või maakasutusse kuuluvast maast, toob esimese kahe meetme (vabatahtlik võõrandamine ja sundvõõrandamine) rakendamine kaasa maaomandi ja -kasutuse killustamise, nagu tõi selle välja eelnev uuring.

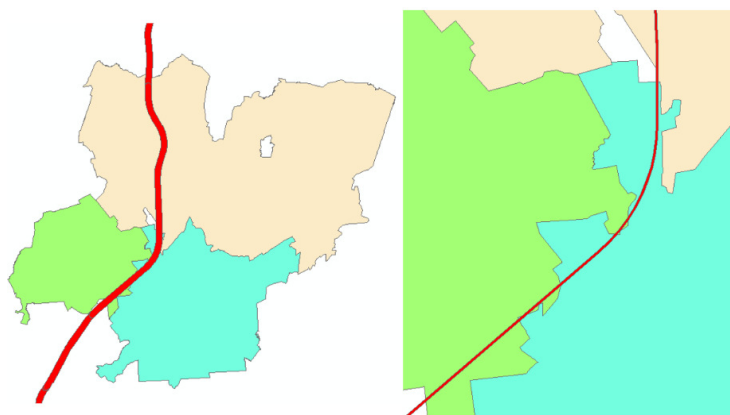
Kolmas võimalus on ümberkruntimine. Võrreldes eelneva kahe meetmega on ümberkruntimine komplekssem, võimaldades säilitada paremat maaomandi ja maakasutuse struktuuri. Ümberkruntimisega saab vähendada Rail Balticu trassi rajamisega kaasnevat kaudset mõju. Selleks

koondatakse maaomanikule kuuluvad maaüksused ühele poole raudteed, vältides seejuures sõitmist teisele poole raudteetrassi. Samuti aitab see tagada juurdepääsu kõikidele maaüksustele.



## Joonis 6. Erinevad võimalused maa omandamiseks

Eestis kehtib maakorraldusseadus 1995. aastast. Sellest hoolimata on ümberkruntimist kui üht võimalikku maakorraldustoimingut kasutatud väga harva. Kuigi maakorraldusseadus võeti vastu 1995. aastal, on selles tehtud väga vähe sisulisi muudatusi ja praegu kehtiv redaktsioon ei ole enam ajakohane. Seetõttu on ümberkruntimine selle seaduse järgi teoreetiliselt võimalik, kuid praktikas keeruline. Mitmed sätted on liiga bürokratilised või siis vastupidi – puuduvad vajalikud regulatsioonid. Näiteks sätestab maakorraldusseadus, et maakorraldus linna või valla territooriumil kuulub kohaliku omavalitsuse pädevusse. Rail Balticu tarbeks aga on maa omandamisest huvitatud riik. Kehtiv maakorraldusseadus ei anna riigile võimalust tegutseda maa otstarbeka kasutamise nimel, näiteks korraldada vajalikku ümberkruntimist suurte taristuobjektide rajamisel. Rail Baltic on üks suur integreeritud objekt, mis kulgeb läbi 22 omavalitsuse. Maakorraldusseadusest lähtudes tuleks moodustada vähemalt 22 eraldiseisvat maakorralduspiirkonda. See aga tähendaks, et sellised maakorralduspiirkonnad ei ole funktsionaalsed, sest mitmed Rail Balticu rajamisega kaasnevad probleemid ei järgi omavalitsusüksuste piire, vaid on piiriülesed. Joonisel 7 on toodud näide sellest, kuidas Rail Baltic läbib kolme omavalitsusüksust. Omavalitsusüksuste piire jälgiva kolme eraldiseisva maakorralduspiirkonna loomine ei taga otstarbekat lahendust.



## Joonis 7. Rail Balticu trassi asukoht kohalike omavalitsuste piiride suhtes

Käesolevas uuringus käsitleti maad, mis jääb Rail Baltic trassikoridori (66 meetrit) alla. Raudtee projekteerimise käigus trassi asukoht täpsustub ja uuringus toodud arvud võivad teatud määral muutuda. Uuringus ei vaadeldud seda maad, mis jääb väljapoole 66-meetrist raudteetrassi, aga mida on vaja omandada maanteed ülesõitide rajamiseks. Seega võib Rail Balticu rajamisega kaasnev mõju maaomanditele ja maakasutustele olla veel suurem, kui ilmnes käesolevas uurimistöös.

Paljudes Lääne-Euroopa riikides (näiteks Holland, Saksamaa, Taani) kasutatakse taristuobjektide rajamisel ümberkruntimist. Saksamaa ümberkruntimise põhimõtteid on tutvustatud ka Eestis. Seda teemat käsitles näiteks inseneriteaduste doktor Andreas Hendricks 2015. aasta mais Tartus Eesti



Maaülikoolis ja Tallinnas Maa-ametis peetud loengutes. Ettekandes<sup>3</sup> on välja toodud ümberkruntimise eelised maade omandamiseks taristuobjektide rajamisel. Need on järgmised:

- maaüksused krunditakse ümber, kahju maaomanikele viiakse miinimumi, sh hüvitamise vajadus väheneb;
- riigile kuuluv maa krunditakse ümber trassi asukohta ja sellega vähendatakse maaomanike kahju;
- kui piirkonnas puudub riigile kuuluv maa, siis võetakse vajalik maa kõigilt maakorralduspiirkonda arvatud maaomanikelt ja seega tegevus piirkonnas saab jätkuda ka trassi ehitamise järel;
- maakorralduse projekti käigus lahendatakse ühendusteede küsimus;
- projekti käigus lahendatakse vaidlused, maaomanikud ja tootjad on rahulolevamad, sest saavad oma tegevust jätkata.

Samas kui omandada maad ümberkruntimiseta, siis:

- seniste maaüksuste kuju muutub, mis võib halvendada nende kasutustingimusi;
- ühe maaomaniku või tootja omandis või kasutuses olevad maaüksused jäävad kahele poole trassi ja sellega kaasneb majanduslik kahju;
- senised ühendusteede lõigatakse läbi ja need tuleb ümber korraldada;
- kannatavad kõige rohkem need maaomanikud ja maakasutajad, kelle maa jääb rajatava trassi alla, paljud nendest peavad oma tegevuse ümber korraldama või hoopis lõpetama;
- maaomanike ja maakasutajate ebakindlus tuleviku suhtes;
- maaomanike ja maakasutajate suurem rahulolematus;
- võimalikud on pikaajalised kohtuvaidlused.

Järelikult, kui soovime, et Rail Balticu rajamise järel oleksid selle piirkonna maaomanikud ja kasutajad rahul ning et Rail Balticu rajamise järgsesse mõjualasse jäävates piirkondades jätkuks tegevus ja tootmine, siis võiksime maa omandamisel kasutada Lääne-Euroopa näitel ümberkruntimist.

## Kokkuvõte

Rail Balticu rajamiseks on vaja riigil maad. Kui riigil maad ei ole, siis tuleb see omandada eraomanikelt. Nagu käesolevast ülevaatest selgub, kaasneb Rail Balticu rajamisega mõju katastriüksustele, kinnistutele ja põllumajanduslikule maakasutusele. Negatiivset mõju on võimalik vähendada, kui maa omandamisel kasutada ümberkruntimist.

Rail Baltic ei ole ainuke ega viimane Eesti territooriumile rajatav taristuobjekt, mille ehitamiseks on üldistest huvidest lähtudes vaja maad hankida. Sarnane mõju maaomandile ja -kasutusele on ka teistel rajatavatel või rekonstrueeritavatel objektidel, näiteks Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteel. Seetõttu on vaja maakorraldusseadust ajakohastada, et seda saaks kasutada maa omandamisel nii Rail Balticu kui ka tulevaste objektide tarbeks.

---

<sup>3</sup> Hendricks, A. 2015. Land consolidation and land development – more than reorganizing land property. Kättesaadav aadressil: [http://mi.emu.ee/userfiles/instituudid/mi/MI/MI\\_GO\\_failid/Presentation\\_land\\_consolidation.pdf](http://mi.emu.ee/userfiles/instituudid/mi/MI/MI_GO_failid/Presentation_land_consolidation.pdf).